

# UBER, CHEVAL DE TROIE DU LI

Qui n'a pas entendu parler de *Uber*, ce réseau de conducteurs « lambda » qui vous transportent avec leur propre voiture, et contre une rémunération défiant toute concurrence ? Vous faites appel à eux depuis votre smartphone, via une « application » conçue et contrôlée par une start-up californienne, devenue en un temps record une vraie multinationale, aussi agressive que tentaculaire...

Denis Desbonnet (CSCE)

**E**n entamant cette enquête sur l'envers du décor de cette *Success Story*, nous pensions nous centrer sur les menaces que ce véritable phénomène de société représente pour le secteur des taxis, sur le dumping social, le démantèlement du droit du travail qu'il pourrait inaugurer... Mais, d'emblée, tous nos interlocuteurs ont élargi leur propos à une réflexion bien plus large : les mutations très inquiétantes que cette « économie de plate-forme » risque d'engendrer, mettant en péril tout notre modèle social. Voici les éléments les plus saillants du tableau peu réjouissant qu'ils nous ont brossé.

Cependant, à leur écoute, nous sommes persuadé que cette similitude dans leurs constats, leurs dénonciations et leurs mises en garde tient surtout à une prise de conscience générale parmi les acteurs du terrain qui subissent déjà, jour après jour, les effets dévastateurs de l'arrivée sur le marché de ces nouveaux pirates du transport. Tous lancent le même cri d'alarme : *Uber* pourrait bien n'être que le cheval de Troie d'une économie totalement dérégulée, sur le « modèle » US. Ils sont unanimes, notamment, à faire le lien avec *Airbnb*, site en ligne de location de logements par de simples « particuliers ». Et l'autre grand ac-

## Précarité et surexploitation

Et cela, alors que le pire est peut-être encore à venir. Car au moins, pour « les taxis du pauvre » comme pour « l'hôtellerie cheap », il s'agit par définition d'activités non-délocalisables. La bataille se livre donc dans un espace relativement circonscrit, à l'échelle d'une ville ou d'un pays. Ce qui laisse espérer un ressaisissement du pouvoir local, lorsque commenceront vraiment à se faire sentir les dommages, directs et indirects, des torpilles lancées par ces « sous-marins », agissant en vrais naufrageurs. Tandis que dans d'autres secteurs, tel par exemple celui des traducteurs, des « rewriters », pigistes, graphistes, et autres maquettistes... la riposte est encore bien plus difficile à organiser. Car pour tous ces « intellectuels précaires », la règle est devenue le travail à distance, parfois très lointaine, via le Net. Résultat : en un clic, vous êtes désormais mis en concurrence avec une myriade de sociétés, voire de « rivaux » individuels, prêts à travailler à un tarif dérisoire comparé à nos standards occidentaux. Et ce, aux quatre coins de la planète.

Mais aussi, parfois au coin de la rue. C'est qu'avec la crise, chez nous aussi, ces boulots de fortune (ou plutôt d'infortune) sont de plus en plus convoités par une masse de pauvres hères qui en sont les victimes : travailleurs « intermittents », salariés licenciés du jour au lendemain,

**En un clic, vous êtes désormais mis en concurrence avec une myriade de sociétés, voire de « rivaux » individuels, prêts à travailler à un tarif dérisoire.**

## Front commun syndical et patronal

Au fil des rencontres avec quelques-uns des principaux représentants du secteur des taxis, tant indépendants que syndicaux et patronaux, une convergence de points de vue s'est rapidement dégagée. Cela tient sans doute en partie au nouveau « Front commun » qui s'est constitué depuis peu, face à cette menace aussi grave qu'inédite, rassemblant tous les protagonistes d'un secteur jusque-là très divisé. On peut donc penser qu'un argumentaire commun a été mis au point, dans le cadre de la campagne qu'ils ont lancée contre *Uber*.

teur émergeant basé sur un principe identique d'« application » plus ou moins clandestine, menaçant directement le secteur de l'hôtellerie.

Qui plus est, ici, cette dérégulation ne prend pas, comme d'ordinaire, la forme de restructurations internes d'entreprises existantes. Elle se fait par l'irruption brutale de nouveaux venus sans foi ni loi, court-circuitant et bafouant le cadre légal en vigueur. Des outsiders et *outlaws* qui, en tout cas pour *Uber*, jouiraient pourtant en Belgique d'une surprenante tolérance, quand ce n'est pas complaisance, du monde politique.



# BÉRALISME LE PLUS SAUVAGE

chômeurs exclus... La nouvelle armée de réserve des sous-prolétaires, à l'image de ceux dont parlait déjà Marx, il y a plus d'un siècle. Selon la comparaison éclairante d'un de nos interlocuteurs, Uber a trouvé « la formule magique qui transformera tous les salariés en jobistes, un peu à l'instar de ces migrants sans papiers, qui avec leur petite sacoche à outils, attendent fébriles au coin de la rue, qu'un bourgeois ouvre la portière de son auto pour les embaucher à la journée ou à la tâche » (1).

Nous pourrions ajouter : et à l'instar de ces ouvriers « atomisés » qui, au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, se bouscullaient devant les bourses du Travail, dans l'espoir d'être un de ceux qui ne resteraient pas « sur le carreau », et auraient ainsi « la chance » ce jour-là de pouvoir vendre leur force de travail. Et donc de manger. Beaucoup de nos témoins ont d'ailleurs fait référence à ce risque d'un recul social à l'époque de Germinal... Comme lors de la « révolution industrielle », sous prétexte de modernité, c'est en fait à une véritable contre-révolution sociale que nous sommes désormais exposés, dont Uber n'est que le signe avant-coureur.

Et ses conséquences potentielles donnent froid dans le dos. Ce qui se joue, si on ne stoppe pas ce processus, c'est ni plus ni moins que l'obsolescence programmée – et à court terme – de toute une série de professions. Ou du moins leur déliquescence accélérée. Dans un tel contexte, on comprend que les secteurs « traditionnels » où se livre cette concurrence sauvage et déloyale soient les premiers à se mobiliser. Toutefois, les utilisateurs

## Vous avez dit monopole ?

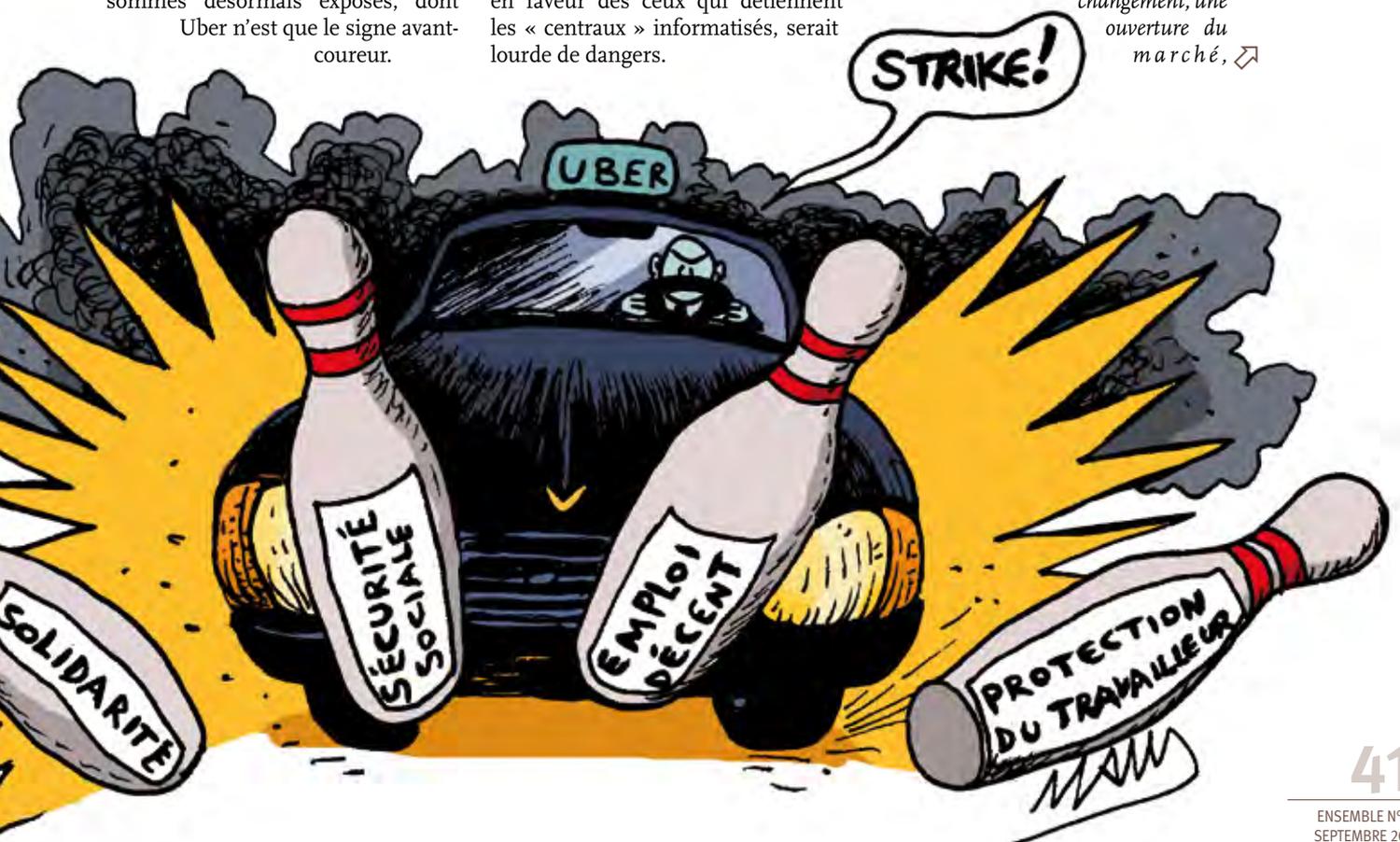
Un véritable séisme, donc, qui nous est néanmoins annoncé comme une « formidable opportunité ». Avec comme alibi deux arguments massues – et bateaux, aussi fallacieux que démagogiques. D'abord, la classique tactique qui vise à dresser les « usagers » ou les « consommateurs » contre les travailleurs, comme lors des grèves dans les chemins de fer ou les grandes surfaces. Cette

**Ce qui se joue, c'est ni plus ni moins que l'obsolescence programmée - et à court terme - de toute une série de professions.**

de ces « applications » apparemment anodines, si pratiques, conviviales et « smart », pourraient à leur tour déchanter. Et bien vite. Pour eux aussi, qui sont avant tout des travailleurs, ce qu'ils oublient trop souvent, la généralisation à d'autres domaines de cette économie soi-disant « collaborative », mais totalement déséquilibrée en faveur des ceux qui détiennent les « centraux » informatisés, serait lourde de dangers.

opposition qui voudrait que l'intérêt des uns serait contradictoire avec – et contrarié par – celui des autres... C'est exactement le discours tenu cyniquement par Filip Nuyttemans, le dirigeant d'Uber Belgique, lequel affirme de manière péremptoire et décomplexée, dans l'entretien qu'il a accordé au *Vif/L'Express* : « Il faut un

changement, une ouverture du marché, ↗





## LE DROIT DU TRAVAIL PERCUTÉ PAR LE SMARTPHONE

Uber n'est pas seul. Un chômeur exclu nous a raconté sa journée d'essai de livreur de plats cuisinés à vélo. Le but de la manœuvre libérale décidée du temps de Di Rupo – l'envoi de milliers de gens dans le magma des boulots précaires – ne lui avait pas échappé, il n'imaginait cependant pas le masque cool et fun que pourrait porter ce précaire !

Gérald Hanotiaux (CSCE)

Séance d'information : le travail de la start-up est expliqué aux nouveaux, dans un langage branché. Tout le monde est pote, et adôdre pédaler. Ensuite, soirée d'essai avec un livreur. Les différents cyclistes sont prêts à démarrer et à s'égayar dans Bruxelles, pilotés par un système informatique. Chacun dispose d'un smartphone de l'entreprise – les vélos sont les leurs –, relié à l'ordinateur central. Le choix des restaurants partenaires sont sur le site de l'entreprise, et bip : une commande arrive sur l'engin du livreur le plus proche, avec un temps prévisionnel à respecter. C'est parti, on pédale comme un dingue, en slalomant dans le trafic bruxellois, entre 18 et 22 heures. Arrivé au restaurant, bip, le temps de course est encodé, départ vers le client, avec un nouveau délai, on arrive : bip ! Subtilité, si ce délai est dépassé, l'ordinateur peut sanctionner en ne recontactant pas tout de suite pour une nouvelle course.

Grâce aux outils de travail pucés, l'ordinateur, le boss et le client sont capables de voir en temps réel où se trouve le cycliste ; et des moyennes des performances sont calculées, par course, par soirée et par mois. En fin de soirée, tout le monde se retrouve à la centrale, pour boire des coups et regarder des vidéos sur internet.

Pour le nouveau, l'essai n'est pas payé, ses jambes sont tuées. Cinq courses ont pu être réalisées. Détail : le livreur n'est pas employé de la boîte de livraison, donc pour ce travail de vitesse dans le trafic, pas d'assurance professionnelle. L'ex-chômeur privé du minimum vital a calculé le salaire : 5 courses-moyenne confirmée par le livreur pour une session de quatre heures- à 7 euros, font 35 euros. Après passage par la Smart, il resterait une vingtaine d'euros, au mieux. Salaire horaire : 5 euros ! Les défenseurs du Droit du travail ont quelques soucis à se faire. Ce soir-là, l'ex-chômeur a entendu : « Tu fais ça pour gagner de l'argent ou par passion ? » Une inconnue demeure : les gains du boss. Pas cool, la question ! L'exploitation dans la bonne humeur... Smartphone, Smartworker !

⇒ un cadre qui protège le consommateur et pas une industrie existante ! ».

Ensuite, on nous ressort le refrain bien connu sur le « corporatisme », les « rigidités », « le conservatisme » dont ferait preuve tout secteur professionnel doté d'un cadre légal contraignant, assurant un minimum de protection. Tant aux travailleurs qu'aux usagers, d'ailleurs, et d'abord en termes de sécurité - particulièrement dans le domaine des transports collectifs, publics ou privés.

Le plus drôle, si l'on peut dire, est que cette attaque se mène au nom de l'indispensable « modernisation »

mouvement ouvrier, arrachées tout au long de son histoire...

Et cela, grâce à un tour de passe-passe fulgurant, par lequel ils parviendraient à s'imposer comme les « intermédiaires » incontournables et obligés... dictant leur loi à une multitude d' « obligés », mais aussi aux pouvoirs publics. Un coup de force aux répercussions incalculables, s'il devait réussir. Et potentiellement tout aussi néfastes pour les « consommateurs », une fois toute concurrence éliminée par un club très fermé de quelques « cartels », dorénavant seuls maîtres du jeu – et donc, des tarifs.

## Les dirigeants d'Uber se targuent de vouloir la « protection du consommateur ». Mais dans les faits, ils contournent effrontément toutes les réglementations, normes et certifications légales.

du secteur, mais aussi et surtout, de la lutte contre « le monopole » dont jouiraient les sociétés de taxis agréées...

Un comble, venant de la part d'une multinationale aux pratiques et visées typiquement monopolistiques. Car ce à quoi on assiste, c'est bel et bien à la montée en puissance de véritables monopoles internationaux. Lesquels, moyennant un investissement dérisoire – sur le plan matériel : un serveur et une « application », et humain : une poignée de gérants locaux du système –, peuvent demain se rendre maîtres de secteurs d'activité tout entiers.

Nous avons bien dit *secteurs d'activité*, et non *métiers*. Certes, on vient de le voir, les dirigeants d'Uber se targuent de vouloir la « protection du consommateur ». Mais, dans les faits, ils contournent effrontément toutes les réglementations, normes et certifications légales. Des garanties laborieusement obtenues au terme de vrais combats, pour garantir la qualité et la sécurité tant du service rendu à la population que des conditions de travail de ceux qui l'assurent ! L'objectif recherché (outre le profit maximal, cela va de soi) est clairement de saper tout encadrement et contrôle par l'Etat. Autrement dit, ce qui se dessine de la sorte, c'est ni plus ni moins que l'anéantissement des conquêtes du

Une évolution plus qu'amorcée, qui leur permet d'ores et déjà de ponctionner au passage une commission usuraire, pour engraisser les propriétaires d'un groupe aux ambitions mondiales. Qui, s'il n'est pas (encore) coté en Bourse, a néanmoins pu « lever » 1,2 milliard de dollars en juin dernier auprès d'investisseurs « *de premier rang comme des fonds d'investissements, des fonds spéculatifs et des sociétés de capital investissement* », indique son communiqué officiel. Une « valorisation » gonflant son capital cumulé à 17 milliards, soit 2 milliards et demi seulement de moins que Twitter, et le plaçant dans le peloton de tête des géants de l'économie du Net. D'ailleurs, petit dernier dans la confrérie, le nouveau-venu de la Silicon Valley « *comptait déjà comme actionnaires le géant de l'internet Google, [...] Goldman Sachs ou encore Jeff Bezos, le patron du mastodonte de l'e-commerce Amazon* », nous apprend le *Huffington Post* (2).

Bref, Uber apparaît un peu comme « le stade suprême de la mondialisation », pour reprendre le titre (certes interrogatif) de l'excellente synthèse publiée par Eric Rydberg sur le site d'Econosphères (3).

### « Le client est roi »

Un autre élément sur lequel jouent ces « Plate-Formes » est une dynamique déjà à l'œuvre depuis des dé-

cennies dans de nombreux secteurs, à commencer par diverses « enseignes » commerciales : la pression maximale exercée sur le personnel, présentée non comme une exigence interne du groupe et de sa hiérarchie... mais comme « extérieure », venant de la clientèle. Une « philosophie » parfaitement illustrée, jadis, par le slogan du groupe GB : « *Le client d'abord !* ». Lequel, s'il fallait en croire ce discours mystificateur, serait non seulement le roi, selon la formule consacrée... mais désormais le véritable *donneur d'ordres*. Celui à qui les vendeurs auraient directement des comptes à rendre, et qui, censément, dicterait la forme et le rythme de travail.

Toutefois, si cette tendance dominante n'a rien d'original, avec Uber comme avec Airbnb, la soumission au Dieu-consommateur est poussée à son paroxysme. Tout comme sur les sites d'achats en ligne, du type e-bay ou Amazon, les chauffeurs sont en effet l'objet (c'est le mot, face à une telle « réification ») d'une cotation systématique par leurs clients, selon un classement allant de un à cinq. Avec, à la clé, l'éviction du système – et donc le licenciement instantané, mais sans préavis ni indemnité –, s'ils ne satisfont pas durablement au seuil minimum requis... à savoir une moyenne de 4,6 !

Cet impératif de rentabilité et cette logique « orientée client », pour utiliser le jargon managérial en vogue, font penser à celui qu'on trouve également, sous une forme connexe, dans l'industrie, avec l'« optimisation » du processus de production. Où, de manière croissante, on impose le *just in time*, la chaîne de production « à flux tendu »... destinés à éliminer les coûts de stockage et les temps morts. Et donc aussi, à assurer une livraison en un temps record.

### Des « indépendants » au statut d'esclaves

Là encore, Uber s'inscrit exactement dans le même mouvement, mais de façon caricaturale. D'une part en évaluant le temps de réaction de ses chauffeurs après l'appel du client, ou encore la rapidité de la course ; de l'autre en rejetant sur eux tous les frais fixes : carburant, amortissement et entretien du véhicule, assurance... Lesquels chauffeurs, soit dit en passant, sont qualifiés d'« utilisateurs » dans la novlangue Uber, alors qu'en

toute logique, cette dénomination devrait être réservée aux clients/passagers !

Preuve de plus, s'il en fallait, que sur le plan contractuel, les tâches qui cachetonnent pour la Plate-Forme sont considérés non comme ses employés, mais tels de simples « abonnés » au serveur. Et quant aux relations de travail, traités en tant que vulgaires (et occasionnels) « prestataires de services », susceptibles d'être « congédiés » du jour au lendemain. Cela, quand bien même, de toute évidence, ils sont des *faux indépendants* dans un rapport de subordination absolue, sous la coupe permanente (façon de parler, vu leur « date de péremption » archi courte) de leurs exploiters.

### Pouvoirs publics aveugles et démissionnaires

Enfin, un autre aspect que relèvent tous les acteurs du monde des taxis que nous avons interrogés, c'est, contrairement à la France ou aux Etats-Unis, la troublante inertie des pouvoirs publics belges face à Uber. Comment expliquer cette suspecte passivité, pour ne pas dire bienveillante neutralité ?

## Avec Uber et Airbnb, la soumission au Dieu-consommateur est poussée à son paroxysme.

Certes, on sait que, dans cette ère néolibérale, où même la gauche traditionnelle s'est convertie depuis plus de trente ans aux « bienfaits » du tout-au-marché, on considère que l'Etat ne peut plus être un agent économique direct. Au mieux, son rôle doit se borner à « créer un cadre favorable aux entreprises », décrétées seules sources de prospérité, car censément meilleurs gages d'efficacité et donc de rentabilité. Entendons-nous : en fait de « cadre », il ne peut surtout pas être question de régulation, de normes sociales ou de sécurité... ces « freins bureaucratiques à la volonté d'entreprendre ». Non : ce soutien doit au contraire prendre la forme de cadeaux fiscaux, d'« allègement » des insupportables « charges sociales », de primes à l'embauche...

Il est vrai aussi que l'ensemble des responsables politiques ne jurent que par la sacro-sainte « innovation »,

censée être la voie royale du renouveau économique, de la diminution du chômage, etc., etc. Et ce, même si une récente et très pertinente Carte Blanche dans *l'Echo* (3) remettait en question ce mythe (4), rappelant que, dans l'immense majorité des cas, les investissements dans « les nouvelles technologies » visent une réduction des coûts de production, via l'automatisation... Et donc, *in fine*, une hémorragie des postes de travail.

Mais rien n'y fait : c'est toujours la même religion du « progrès » (que l'« on n'arrête pas », comme chacun sait), dogme qui fait accepter par nos gouvernants tout ce qui peut sembler « nouveau et intéressant », comme on disait dans les années 80. Fût-ce au prix de la destruction de pans entiers de l'économie nationale. Le tout, ironie de l'Histoire, au nom de la création d'emplois futurs (et « du futur »), toujours promis pour le – et remis au – lendemain, et si rarement au rendez-vous !

### ... voire complices ?

Une attitude de moutons de Panurge et, de facto, de complices de graves régressions sociales, qui renvoie à

une réflexion plus globale, lancée naguère par l'ancien directeur du Forum bruxellois de Lutte Contre la Pauvreté. S'inspirant des analyses de Robert Castel, il rappelait que, traditionnellement, l'Etat (naguère dit social) apparaissait comme un agent régulateur, protégeant un certain nombre de droits des travailleurs et des citoyens. Mais que depuis la contre-révolution libérale, et la mue de celui-ci en un Etat social « actif », il devenait de plus en plus un facteur direct de *dérégulation*, acteur zélé du démantèlement des protections sociales... et de *la* Protection sociale.

Ce qui fait également écho au lien paradoxal suivant. D'un côté on assiste à une effrénée Chasse au Chômeurs, des CPAS mis à la diète et octroyant une aide de plus en plus conditionnelle et rationnée, la dénonciation à grands cris de la « fraude sociale », la traque acharnée de ces petits jobs au

⇒ noir que les naufragés du capitalisme à la dérive acceptent comme planche de salut, pour tenter de sortir la tête de l'eau. De l'autre côté, l'inverse, on constate une étrange indulgence envers Uber. Une contradiction, en apparence, du moins.

Car, à bien y réfléchir, cette économie non « de partage », mais parallèle et souterraine, offre un expédient de survie, ultime bouée pour « ceux que la société rejette », comme disait le poète. Et, « mieux » encore : sous la forme d'un revenu complémentaire,

certes très aléatoire, mais cette fois « officiel ». Même si, en réalité, il est largement non déclaré. Qu'importe, dès lors qu'il se révèle un substitut bien commode aux revenus de remplacement et autres aides sociales, en réduction constante car jugés de

## « IL EST PLUS QUE TEMPS D'ENTRER EN RÉSISTANCE ! »

Uber menace non seulement la survie du secteur des taxis, mais également un modèle de société, une conception des relations sociales. Philippe Lescot (Transcom/CSC), porte-parole du front commun du secteur taxis, met en garde et menace : le secteur est prêt à monter aux barricades.

**E**nsemble ! Quelles sont les caractéristiques du métier de taximan, sous l'angle des conditions de travail, du revenu garanti, etc. ?

Le secteur souffre d'un gros problème de rentabilité, surtout à Bruxelles : vu l'exiguïté du territoire, les courses sont le plus souvent très courtes. Ensuite, les chauffeurs sont payés au pourcentage, et arrivent difficilement à atteindre le Smic. Certes, ils ont un minimum garanti, mais qui est vraiment une misère. Ce n'est qu'au-delà d'un certain seuil que les courses leurs sont payées directement.

Enfin, le nombre de licences délivrées est limité par la loi en vertu du numerus clausus : un des moyens de restaurer un taux de rentabilité suffisant serait donc d'augmenter le nombre de chauffeurs.

**Cette piste ne risque-t-elle pas, au contraire, d'accroître encore la concurrence, et donc le problème de rentabilité que vous soulignez ?**

Dans un marché libéralisé, c'est la loi de l'offre et de la demande qui joue. Mais à Bruxelles, il y a plus de voitures que de chauffeurs ! Résultat, chez de nombreux exploitants, il y a des véhicules qui restent au garage. Toute une série de licences sont sous-exploitées, avec des chauffeurs qui n'arrivent pas à vivre de leur métier. Dans un tel contexte, aug-

Propos recueillis par Denis Desbonnet (CSCE)

menter le nombre de voitures n'est sûrement pas la solution. C'est l'inverse qu'il faut faire : il faut davantage de chauffeurs pour qu'ils puissent utiliser ces voitures « dormantes », et s'assurer un revenu décent.

**Malgré ses difficultés, le secteur des taxis est donc porteur, avec un réel potentiel de développement ?**

Ah oui ! On peut même dire que c'est un secteur en pénurie. On a besoin

d'au moins deux cents à trois cents chauffeurs supplémentaires. Uber s'est engouffré dans ce « manque ». Mais nous, on propose de combler ce manque avec des chauffeurs qualifiés et formés, qui travaillent légalement.

**A propos de Uber : quelle est la position de votre centrale face à l'irruption de ces « hors-la-loi » ?**

Ce qui est en jeu, ce n'est pas seule-



plus en plus « impayables » ? Cela ne mérite-t-il pas de fermer les yeux sur une « légère » entorse aux lois sociales ? Bénigne concession (au double sens du mot) accordée aux wonder boys de « l'entrepreneuriat du XXI<sup>e</sup> siècle »... □

- (1) Extrait de « *Taxis versus Uber, ou le laboratoire de la Silicon Valley* », lisible sur le blog de Sam Bouchal.  
(2) [http://www.huffingtonpost.fr/2014/06/06/transports-vtc-uber-valorisation\\_n\\_5461566.html](http://www.huffingtonpost.fr/2014/06/06/transports-vtc-uber-valorisation_n_5461566.html)  
(3) <http://www.gresea.be/spip.php?article1357>  
(4) Un credo parfaitement résumé par le célèbre « *Théorème de Schmidt* », sophisme totalement démenti par l'histoire des trois dernières décennies, depuis son « énoncé » en 1974 par son auteur, le Chancelier allemand de l'époque : « *Les profits d'aujourd'hui sont les investissements de demain et les emplois d'après-demain.* »

ment le démantèlement d'un secteur économique particulier. C'est tout un modèle de société, une certaine conception des relations sociales, qui sont mis à mal, bien au-delà de la question des taxis. La menace est sérieuse : aujourd'hui, le problème se pose surtout à Bruxelles, mais Uber a l'intention de s'implanter aussi à Charleroi, à Anvers et encore ailleurs...

A Bruxelles, on a malheureusement un ministre, Pascal Smet, qui n'a de socialiste que le nom, et qui ne jure que par l'« innovation ». Il se flatte d'être le premier ministre en Europe, voire au monde, à doter Uber d'un cadre légal.

### **Vous ne vous sentez donc pas soutenus dans votre combat ?**

Pas soutenus du tout, au contraire... On ne comprend pas pourquoi notre ministre veut absolument « régulariser » Uber. Alors que partout ailleurs dans le monde, les chauffeurs de taxis sont en guerre contre ce système ! Sa défense est toujours la même : il se retranche derrière le fait que c'est lui qui a entamé toute une série de procès, avec une première condamnation d'un chauffeur de Uber, et qu'il attend les résultats des autres jugements. Mais par ailleurs, il parle

de créer un cadre légal pour autoriser Uber : il tient clairement un double discours.

### **La défense de Uber c'est porteur, électoralement ?**

Dans un secteur terriblement concurrentiel, un prétendu « service » comme Uber est bien placé pour se présenter comme branché, en phase avec les attentes de la population. Surtout à une époque de plus en plus individualiste, où beaucoup de citoyens ne voient plus que leur intérêt personnel et direct, sans se soucier de l'intérêt général, du fonctionnement de l'ensemble de la société. Cela dit, entendons-nous bien. Nous, on n'a rien contre l'« économie de partage », tant qu'on est dans l'usage collectif de services et de frais entre simples particuliers. Ce qu'on conteste, c'est le détournement de ce principe pour en faire une véritable profession qui ne dit pas son nom, à travers une concurrence tout à fait sauvage. On ne peut laisser se développer un marché parallèle au sein du secteur du transport de personnes, avec des chauffeurs qui n'ont pas l'accès à la profession, ni la qualification et la certification exigées des taxis. Sans parler des garanties pour le client, notamment pour sa ↗

□ □ □

## **BIG BART IS WATCHING YOU**

La problématique des taxis n'est que la partie visible de l'iceberg Uber. Le problème est bien plus vaste : « Il s'inscrit dans l'actuelle offensive néo-libérale généralisée, au niveau mondial. Avec la libéralisation des services publics, les politiques d'austérité hyper-violentes, la volonté d'affaiblir par tous les moyens les syndicats et le droit du travail. Uber répond parfaitement à ce projet. Son objectif, c'est de rechercher tous les marchés possibles, et d'en prendre le contrôle, via leur réseau informatique. Demain, avec le même principe, on peut s'attaquer à d'autres services, comme la Poste. Les gens ne voient que le côté sexy de la chose, et pas tout ce qui se cache derrière. Cette nouvelle dérive, c'est le signe d'un système économique à bout de souffle. Avec Uber, on a franchi un nouveau cap : c'est une des attaques les plus dangereuses depuis l'après-guerre. Tout notre modèle social est menacé. J'ai lu récemment qu'à Anvers, Bart De Wever, s'est déclaré tout à fait favorable à Uber. Cela ne m'étonne pas : à Anvers, il a lancé une « expérimentation » où toutes les communications entre smartphones seront branchées, retraçables et exploitables. C'est aussi cela, leur « modèle » de société : un flicage systématisé ! Et un monopole qui obligera tout le monde à passer par leur « service ». Si on ne réagit pas, ce sera Big Brother ! Un peu comme le « carnet de travail » obligatoire pour les ouvriers au XIX<sup>e</sup> siècle, qui les suivait tout au long de leur vie. Il est grand temps d'entrer en résistance, si on veut survivre ! »

□ □ □

## **LE FRONT COMMUN TAXIS LANCE UN ULTIMATUM AU POLITIQUE**

Uber a forcé un vrai dialogue social au sein d'un secteur en proie, jusque-là, à la « foire d'empoigne », « non seulement entre les syndicats et les employeurs, mais aussi entre les divers représentants des unions professionnelles ». Aujourd'hui, face à la menace commune, un front commun fédérateur réunissant syndicats, employeurs et associations de taximen indépendants parle d'une même voix. Dans une lettre (NDLR : encore en préparation à l'heure de boucler ces lignes) adressée aux ministres de tutelle, aux niveaux fédéral et régional – et adressée directement, à ce niveau, à Rudy Vervoort avec Pascal Smet en copie, il réclame avant tout l'interdiction d'Uber Pop et au-delà, pose l'ensemble des problèmes de la profession. « Nous sommes favorables à la modernisation du secteur,

et même demandeurs, précise Lescot. Mais tout dépend de ce qu'on entend par là. Par exemple, l'administration bruxelloise voulait rendre obligatoire le « GPRS », un système de GPS avec enregistrement de diverses données – recettes, kilométrage, etc. Cela, pour une « traçabilité » beaucoup plus grande des trajets réalisés. Nous n'avons rien contre le principe : tout ce qui peut contribuer à combattre le noir est le bienvenu. Par contre, notre front commun a refusé de se voir imposer un modèle choisi unilatéralement par l'administration, sans que le secteur y ait son mot à dire. On est même disposés à discuter d'une adaptation des tarifs. Mais sûrement pas si ça se traduit par une baisse des recettes pour les taximen ! Je ne le répèterai jamais assez : à Bruxelles, on est déjà « à l'os ». »

⇒ sécurité : si le chauffeur n'est pas déclaré comme tel, que se passe-t-il en cas d'accident ?

## Et que dire de la sécurité des chauffeurs...

C'est de la pure exploitation ! J'ai participé à une émission télé sur une chaîne du Web, avec Marc Delire, président de GTL, et Mark Macgann, le grand patron européen de Uber. A la fin de l'émission, Pascal Smet a salué Macgann, en lui tapant sur

l'épaule. Ils étaient littéralement « à tu et à toi ». J'ai trouvé cette « proximité » vraiment douteuse. Durant les échanges, Smet a fait un aveu éloquent. Il a carrément déclaré que son système était positif... puisqu'il permettait aux conducteurs du réseau d'« arrondir leurs fins de mois » ! Je lui ai demandé « Où est le contrat de travail de tous ces gens ? » Il ne m'a pas répondu. Les journalistes qui enquêtent depuis des mois sur Uber ont posé la même question à plusieurs

reprises, mais on ne leur a jamais montré un seul contrat en bonne et due forme.

En fin de compte, c'est la « Plate-Forme » qui contrôle tout le processus, et qui donc touche un maximum ! Avec, en tout et pour tout, dix ou douze employés au siège central – les seuls sous contrat de travail. Tous les autres, les chauffeurs, sont des « indépendants », rétribués à la course – un peu comme dans les systèmes pyramidaux.

## LA « COLLABORATION », FEUILLE DE VIGNE

Si le procès Uber occupe actuellement l'espace journalistique et judiciaire belge, il ne faudrait pas que cet arbre médiatique dissimule la forêt de transformations économiques dont elle participe.

Edgar Szoc (ACJ)

Uber n'est en effet qu'un des nombreux – et un des premiers – avatars d'une mutation productive qui cherche encore son nom officiel : économie de partage (*sharing economy*), économie à la demande (*on demand economy*), économie ou consommation collaborative (*collaborative consumption*), capitalisme de plates-formes (*Platform capitalism*) sont autant de termes désignant des réalités qui se recourent partiellement, mais qui peuvent aussi diverger fortement. La connotation généralement positive des termes utilisés (collaboration, partage...) masque par ailleurs souvent des pratiques fort éloignées de cette sémantique.

### Distinguer partage et plate-forme

C'est que cette nouvelle manière de fournir biens et services, dont les deux noms les plus connus – qui sont accessoirement les firmes les plus capitalisées – sont Uber et Airbnb, s'alimentent à des sources d'innovations sociales et technologiques très variées. En gros, on peut en distinguer deux : les nouvelles pratiques de collaboration qui ont émergé avec la création des services d'échanges locaux, les banques du temps et autres dispositifs (souvent réactivés à l'occasion de la crise), d'une part, les capacités de computation, de communication et

de géolocalisation permises par les innovations technologiques et concentrées dans le Smartphone, de l'autre. Le point commun et la spécificité de toutes ces activités consiste à faire se rencontrer une offre et une demande d'un service particulier (logement : Airbnb ; mobilité : Uber ; traduction : Odesk ; envoi de courrier : Postmates ; mise à disposition d'une place de parking : Justpark, etc.), non plus par le biais d'institutions et firmes spécialisées dans la fourniture de ce type de services (hôtels, compagnies de taxis, agences d'intérim), mais via une plate-forme sur laquelle consommateurs et prestataires individuels de l'ensemble du monde connecté ont la possibilité de se rencontrer directement. L'investissement en capital (pour les activités qui en requièrent), se voit dès lors en quelque sorte décentralisé vers l'ensemble des prestataires, la plate-forme se contentant de prendre une commission sur les transactions réalisées.

Pour caractériser ces plates-formes, le terme de "partage", encore largement dominant dans le monde anglo-saxon (l'expression consacrée est *the sharing economy*) est à peu près aussi adéquat que le serait celui de philanthropie pour définir les crédits consentis par les banques d'affaires. C'est pourquoi, dans cet article, le néologisme de « capitalisme de plate-

forme » formé par le chercheur et activiste allemand Sascha Lobo paraît plus adéquat.

### Une désintermédiation trompeuse

Le récit que ces nouvelles industries tentent d'imposer à leur sujet est celui de la désintermédiation et de l'horizontalité : à la bureaucratie autoritaire, standardisante et inefficace des entreprises traditionnelles, elles substitueront un univers de relations directes, et non hiérarchiques, voire communautaires, guidées par un principe de partage et de collaboration. Airbnb peut ainsi compter sur plus de 800.000 logements mis à disposition sur l'ensemble de la planète et joue de cette diversité comme d'un atout marketing, sur le registre de l'authenticité, de la communauté, voire de l'amitié – soit autant de critères qui distingueraient son offre de celle des chaînes hôtelières traditionnelles.

En jouant sur le caractère direct et « désintermédié » de la relation entre consommateur et prestataire, le capitalisme de plate-forme masque en réalité des effets fortement centralisateurs. Ce « middleman » bureaucratique qu'est la firme est en effet remplacé par des plates-formes beaucoup plus puissantes et beaucoup plus capables de dicter leur loi dans les marchés qu'elles investissent.

Plutôt qu'à « l'horizontalisation » promise, on assiste donc en réalité à un double mouvement de centralisation et de décentralisation. Pour prendre à nouveau le cas de l'industrie hôtelière, Airbnb apporte sur le marché une offre absolument décentralisée et non standardisée. Mais ce mou-

Quand Uber se sera imposé au niveau mondial, ils feront la loi et fixeront arbitrairement les tarifs ! C'est un projet monopolistique. Déjà aujourd'hui, rien qu'au niveau européen, ils pèsent un milliard d'euros. Tout cela, sans payer un balles. Et ils ne comptent pas s'arrêter en si bon chemin : ils lorgnent déjà sur le transport des marchandises, les limousines avec chauffeur... Si encore ils s'en tenaient à ce qui est au fond leur *core business*, c'est-à-dire la mise

en réseau via internet, ou une sorte de call service... on pourrait discuter. Mais là, ils s'attaquent directement à notre métier, sur le terrain.

**Face à ce que vous dénoncez comme un dialogue de sourds, quelle issue possible ?**

Oh, c'est clair : si nous ne sommes pas entendus, on ira tout droit au clash. Nous sommes déjà débordés par notre base, qui nous demande ce qu'on attend pour lancer le mouve-

ment. Une bonne part des chauffeurs voulaient déjà passer à l'action pendant le ramadan. On a eu toutes les peines du monde à les contenir.

Dans les semaines à venir, on va hausser le ton. Le front commun adresse un ultimatum au politique (*lire l'encadré en p. 45*) Ou bien on parvient à trouver un accord qui préserve nos intérêts et notre métier. Ou bien on part au combat. Et, crois-moi, on peut bloquer tout Bruxelles ! □

## DU CAPITALISME DE PLATE-FORME

vement de « déconcentration » n'est précisément rendu possible que par la réunion de cette offre dispersée – et préalablement inexistante – via la création d'une plate-forme centralisatrice. Il n'est pas exagéré d'affirmer qu'Airbnb a non seulement centralisé un marché éclaté, mais l'a tout bonnement créé. Avant la création d'Airbnb, combien de particuliers mettaient-ils en effet leur bien immobilier en location au moment de partir en vacances ?

### L'économie à la demande

Si Uber et Airbnb sont déjà bien implantés chez nous, à la fois en termes d'offre, de demande et de notoriété, oDesk et TaskRabbit, les principales plates-formes proposant des services d'économie à la demande sont en revanche nettement moins connues. Et ce, alors même que leur potentiel de « disruption » (mot-fétiche auquel on recourt dans la Silicon Valley pour décrire le potentiel de bouleversement économique et social des innovations technologiques) est d'autant plus élevé que le marché dans lequel elles s'insèrent est règlementé, en termes de sécurité, d'hygiène et de droits sociaux.

De quoi s'agit-il ? Tout simplement de l'émergence de cette logique de plate-forme dans un nouveau domaine, celui du travail intellectuel – traduction, webdesign, codage informatique, *copywriting*... Elle est susceptible de bouleverser les marchés actuels de ces secteurs et de contribuer à une précarisation généralisée et à une dualisation de la force de travail. Cette émergence place en effet *de facto* les travailleurs de ces domaines dans des situations analogues à celle

des dockers de *Sur les quais*, (*On the Waterfront*) d'Elia Kazan, alignés sur le quai tandis que les patrons les appellent – ou pas – à la criée. Si ce n'est que, alignés sur ces nouveaux quais numériques et mondialisés, les dockers du XXI<sup>e</sup> siècle font face à une concurrence non plus locale mais globale. Pour toute tâche déposée sur la plate-forme, se trouvent côte à côte des travailleurs résidant dans des pays à haute protection sociale et coût de la main-d'œuvre élevé et des ressortissants de pays en voie de dé-

veloppement. Le principe d'enchère à la baisse qui est au cœur du fonctionnement de ces plates-formes permet de s'assurer que la logique du *dumping* soit complète.

### Que faire ?

La première des missions de salubrité idéologique consisterait à jeter un peu de clarté sémantique dans un paysage passablement brouillé. À l'heure actuelle, le terme d'économie collaborative ou d'économie de partage sert encore trop souvent de feuille de vigne éthique pour désigner des pratiques de capitalisme de plate-forme qui n'ont strictement rien à voir avec la notion de partage, mais avec la valorisation d'actifs jusque-là non valorisés, voire avec un saut qualitatif dans l'exploitation de

travailleurs précarisés par la crise...

Ensuite, c'est à une révision en profondeur des logiques de régulation qu'il faudra procéder en ayant pris soin de séparer ce qui relève de pratiques véritablement collaboratives et ce qui relève tout bonnement d'une nouvelle mutation centralisatrice du capitalisme contemporain.

Chaque innovation technologique donne lieu à de nombreuses spéculations quant à l'ampleur des changements qu'elle est susceptible d'induire et provoque des débats sou-

**Le terme de “partage” est à peu près aussi adéquat pour décrire cette économie que le serait celui de “philanthropie” pour définir les crédits consentis par les banques d'affaires.**

vent peu informés entre « croyants » et « sceptiques ». L'apparition de ce « capitalisme de plate-forme » n'échappe pas à cette règle. Il ne se passe pas une semaine sans qu'apparaissent de nouvelles firmes se définissant comme le « Uber de ceci » ou le « Airbnb de cela », ni que de vigoureux éditoriaux ne condamnent le mirage d'une nouvelle ruée vers l'or virtuel, qui se dégonflera vite. S'il est encore trop tôt pour trancher entre ces versions maximalistes et minimalistes, il est en tout cas largement temps pour la gauche d'étudier ces mutations. Il n'est en effet même pas nécessaire de postuler leur approfondissement pour s'intéresser aux dégâts qu'elles provoquent – et parfois aussi aux avantages qu'elles procurent – dès aujourd'hui. □